

## Table 2 : Accès, giratoires, ZIMEYSAVER

### Préambule

Cette synthèse retrace l'essentiel des discussions tenues lors de l'atelier du 8 février 2018 concernant la mobilité et ses impacts. Durant cet atelier, 5 tables abordant chacune un thème ont été proposées aux participants. A chaque table étaient présentés 3 documents principaux et deux experts impliqués dans le projet étaient présents pour les commenter et répondre aux questions. Cette synthèse concerne spécifiquement la table 2 et le thème « Accès, giratoires, ZIMEYSAVER ». Elle a été rédigée par la Heig-vd et se veut fidèle aux propos entendus.

### Code de lecture

Les textes en gras expriment le propos des participants. En lien avec ces propos, les textes qui ne sont pas en gras retracent les interventions des experts.

## Principaux points de discussion

- Demande de tranchée couverte,
- Problème des poids-lourds sur la route de Peney et de Satigny,
- Problème du goulet d'étranglement que présente la douane de Bardonnex malgré l'élargissement de l'autoroute qui passe à 3 voies,
- Amélioration de l'offre de transports publics,
- Tracé et giratoires.

## Synthèse des questionnements

Le barreau de Montfleury va-t-il régler le problème de la circulation des poids-lourds ou le déplacer ? Pour la plupart le barreau est un élément positif dans ce sens mais déplace potentiellement le problème.

Le futur barreau sera-t-il engorgé ? Selon les experts, des mesures d'accompagnement vont être mise en place (changement de voie avec la mise en place de feux routiers, accessibilité à certaines routes uniquement aux riverains ou aux bus et véhicules agricoles).

Le problème de connexion du barreau avec le reste des zones industrielles a été soulevé, notamment aux zones industrielles du Nord : est-ce que cela règle le problème ?

Est-ce qu'une amélioration des transports publics pourrait éviter la construction du barreau ainsi que des embouteillages en absorbant une plus large partie des personnes qui transitent ?

Quelle utilité pour les giratoires du futur barreau de Montfleury ? Pourquoi cette taille ? Pourquoi le tracé sinueux de la route du barreau ?

## Synthèse des demandes

### Les participants demandent :

- une **tranchée couverte** à cause des nuisances (sonores, lumières, poussière, etc.), en plus de la dévaluation immobilière,
- de régler le problème du **trafic poids-lourds**,
- une vision plus globale et à long terme, notamment avec une meilleure offre de **transports publics**.

## Discussions

Les documents présentés ont permis de dresser un rapide historique du projet Zimeysaver et du futur projet (infrastructures de mobilité / développement / aménagement du territoire). Les différents secteurs et zones de la région ont été présentés, ainsi que les aspects du Plan directeur cantonal concernant la Zimeysaver.

Une orthophoto du périmètre Zimeysaver ainsi qu'une photo aérienne avec le tracé T21 du barreau de Montfleury ont permis aux participants de se rendre compte du futur projet. Le projet de barreau de Montfleury a ensuite été présenté, ainsi que les aménagements complémentaires prévus.

### Tranchée couverte

**La demande de modifier le projet de barreau de Montfleury en tranchée couverte en amont de la Route de Peney a été renouvelée. Les arguments des riverains en faveur du la tranchée couverte sont d'ordre des nuisances sonores, lumineuses, de pollutions qui seraient provoquées par le barreau ainsi que la dévaluation immobilière des villas situées proches du futur barreau de Montfleury.**

Face à cette demande, les experts indiquent avoir réuni leurs efforts pour définir un projet viable en prenant en compte les contraintes données, notamment l'enveloppe budgétaire allouée, la nature du foncier, la topographie, etc.

**Les participants sont d'avis que la délocalisation des entreprises du PAV, l'arrivée de nouvelles entreprises dans la zone industrielle produiront à termes des rentrées fiscales qui pourraient être utilisées pour couvrir la tranchée.**

**Un participant ajoute également que l'activité des gravières environnantes qui devraient disparaître à terme pourrait également être utilisée pour financer la couverture du barreau de Montfleury.**

### Élargissement de l'autoroute

**La plupart des participants s'entendent sur le fait que l'élargissement de l'autoroute à 3 voies ne résoudra pas les problèmes de congestion, ce problème remontant principalement jusqu'à la douane de Bardonnex fonctionnant comme entonnoir.**

Actuellement le tunnel de Vernier pose problème, car beaucoup de voitures passent par l'échangeur de Meyrin ou de Vernier. Le barreau doit permettre d'absorber le trafic sur ces deux axes en offrant un accès facilité à l'autoroute et au centre-ville. Le but du barreau de Montfleury est donc de :

- Faciliter l'accès au secteur Zimeysaver.
- Décharger les routes de Peney, Mandement et Nant-d'Avril

**Beaucoup de participants craignent que le barreau ne résolve pas le problème à venir : le grand nombre d'industries se déplaçant dans la zone ZIMEYSAVER ainsi que l'augmentation de la population due aux logements seraient trop importants pour ne pas créer de bouchons sur les voies routières.**

Selon les experts, le barreau de Montfleury, est l'un des éléments du concept multimodal. Un effort important sera mis sur les transports publics la mobilité douce.

## **Trafic des poids-lourds et trafic pendulaire**

**La plupart des riverains apprécie positivement l'effet du barreau de Montfleury sur la diminution du trafic des poids-lourds, notamment sur la route de Peney, la route du Mandement et d'Aire-la-ville où il est très important.**

Sur la route de Peney, la question de la suppression du trafic poids-lourds est à l'étude, alors que concernant la route du Mandement, les poids-lourds ne devront plus traverser le village de Satigny.

**Cependant, certains se demandent si les automobilistes ne vont pas continuer d'utiliser la route du Mandement en traversant Satigny et Peney par simplicité. Ils sont donc sceptiques sur le délestage de la route du Mandement.**

Le barreau pourra soulager le trafic aux heures de pointe et donc régler ce problème. D'autre part, la circulation sera contrôlée grâce à des feux en traversée de localité (contrôles d'accès).

Les participants soulignent trois autres problèmes :

- **Le manque de connexion du barreau avec les zones industrielles du Nord,**
- **Le fait que les automobilistes continueront de prendre les routes de campagne pour contourner les grandes voies congestionnées,**
- **Le peu de différence faite dans les discours entre trafic poids-lourds et véhicules légers.**

**Ils proposent une alternative à la construction du barreau, avec la mise en place de transports publics efficaces, solutionnant également le problème de congestion des voies routières.**

Les experts rappellent que des mesures d'accompagnement vont être mises en place, notamment en termes de mobilité douce, d'accessibilité des routes pour les riverains et les exploitants agricoles.

## **Giratoires**

**Les participants posent la question de l'utilité et de la largeur des giratoires. Le giratoire sud interpelle particulièrement par sa largeur. Les 3 giratoires sont questionnés sur leur utilité.**

Les experts expliquent en premier lieu que la taille du giratoire est liée à la vitesse du trafic et aux gabarits des poids-lourds. Ce giratoire permettra de desservir l'entreprise Givaudan, les habitations, ainsi que le secteur de la future zone industrielle. De plus, un accès réservé aux bus, est prévu. Les accès aux parcelles se feront depuis l'intérieur de la zone industrielle, grâce au giratoire qui permettra cette desserte plus fine à l'exception des entreprises situées le long de la route du Canada.

Les deux giratoires du Nord desserviront directement la zone industrielle de Mouille-Galand.

## **Tracé**

**Le tracé du barreau interpelle également les participants, notamment les virages.**

La majorité de la route passe sur des terrains classés en zone à bâtir, mais non-constructibles pour du logement en raison du bruit aérien. Pour les secteurs en zone agricole

le tracé va certainement pouvoir être en partie optimisé pour réduire son emprise sur les exploitations agricoles (en évitant par exemple le morcellement des parcelles).

**Plusieurs participants demandent également si le développement de la ZIMEYSAVER serait possible sans barreau routier.**

Ce à quoi les experts répondent que dans ce cas, il y aurait de très grosses difficultés de circulation sur l'ensemble du secteur.